

四、扭曲公平競爭機制

(一) 優惠貸款獨厚財團 資源分配奢談公平

濱南工業區開發計畫總投資金額超過4,300億元，兩大財團要求依「獎投條例」比照台塑六輕的低利率聯貸。

以燁隆集團的一貫作業鋼廠投資計畫案為例，燁隆集團宣稱將在約1,000公頃的土地上投資新台幣1,140.6億元（不包括140億元的專用港興建費用），其中的387.4億（34%）將由燁隆集團自行籌措，其餘的753.2億元（68%）則由交通銀行主導的銀行團聯合貸款供應。其中，交通銀行參加貸款的金額為新台幣243.2億，佔聯貸總數的32.3%。按交銀的規劃，這部份的貸款將全數由該行所獨家承做的「購置自動化機器設備低利優惠貸款」轉撥給燁隆集團使用。

「購置自動化機器設備低利優惠貸款」由1995年九月起，至1996年十月止已實施五期，總額度為新台幣240億，貸款利率為交銀基本放款利率減2.125%~2.25%。交通銀行為國家指定的獨家承辦銀行，按程序，廠商欲取得該項低率貸款，必須向工業局提出申請，經審查後，再由工業局向交通銀行推薦；其中，進口外國自動化機器設備的低利率優惠貸款限額為新台幣3億元，而購買國產自動化設備者，則為新台幣4億元。

由於「購置自動化機器設備低利優惠貸款」乃政府指定由交通銀行獨家承辦，負有獎勵民間投資的政策任務，加以其長期貸款利率甚低，若能取得該項貸款，對於中小企業的興衰將有相當的影響。

然而，交通銀行卻將超過第五期總額的「購置自動化機器設備低利優惠貸款」，全數貸給燁隆集團，縱使其貸款跨越不同期別，但由於金額與比例甚大，可想而知，勢必剝奪眾多中小企業的貸款機會，產生嚴重的資金排擠效果。交銀為國營銀行，取得國家低利率資金，理應負責照顧絕大多數的中小企業與振興工業的政策使命，但交銀一手獨攬低利資金，坐擁影響中小企業興衰的大權，卻捨中小企業於不顧而獨厚財團，則國家社會資源分配的公平性何在？交銀心中除了大財團外，可有艱辛經營的中小企業？

再者，截至1997年上半年，交銀的資本額為新台幣130億元，淨值為263億元，而交銀對燁隆集團一貫作業鋼廠的單一貸款即高達新台幣243.2億元，不僅超過該行的資本額，更超過交銀淨值的九成，若再加計目前該銀行對燁隆集團各關係企業，如燁興、燁隆、燁輝、燁聯.....等的貸款，則貸款總額勢必更為驚人，對銀行的經營者而言，對單一財團貸放款金額如此龐大，真是匪夷所思。交銀聚集了國家與百姓的資金，對金融的安定有相當程度的影響，但為了燁隆集團而捨身暴露於高度風險之中，交銀與燁隆集團的關係實在令人費解？交銀的風險控管尺度又何在？

（二）聯貸評估相中土地 銷售產能暫放一邊

燁隆集團在濱南工業區約1,000公頃的土地上，投資新台幣1,140.6億元（不包括新台幣140億元專用港興建費用），興建包括三座高爐的一貫作業鋼廠，以生產各種鋼品。其中，聯鼎生產約732萬公噸扁鋼胚、小鋼胚與型鋼粗胚等半成品原料，以供其他四家公司生產使用，多餘的部份則外售，五家公司的生產項目、年產能、投資金額及外售鋼品數量如表1-23，而燁隆集團預估的資金來源與運用情形則如表1-24所列。

若按上述的計算，燁隆集團在約1,000公頃的土地上的投資，包括購地、抽沙、填海與造地費用，總計約新台幣106.5億元，也就是說，每坪的成本僅新台幣3,521元，購地成本可謂相當低廉。

換成另外一種假設，當燁隆取得土地的成本若提高到每坪15,000元時（約略相當於彰濱工業區的購地費用），則購地的總費用將提高到新台幣453.75億元，以年利率8%計算，則每年的土地利息成本即高達36.3億元，除以年產732萬噸的鋼胚產量，每噸鋼胚分擔的土地利息為496元；再拿該集團所估計的聯鋼廠房投資額52.1億元（30年）與機器設備含利息資本化686.84億元（20年），來計算折舊費用，則每噸鋼胚的折舊費用約為493元。加計產製每噸鐵水約需用到700公斤的煤碳及1,480公斤的鐵礦，若每噸煤碳的成本為1,210元（USD\$44），每噸的鐵礦成本為730元（USD\$26.5）計算，則每噸鋼胚的煤碳、鐵礦成本已達1,927.4元。因此，單就每噸鋼胚的土地利息、折舊及煤碳鐵礦原料的成本，即已達2,916.4元，這還不包括建造工業港的

表1-23 燐隆一貫作業鋼廠生產項目、產能與投資金額

單位：新台幣仟元 千噸/年

公 司	產 品	設 計 產 能	投 資 金 額	外 售 數 量
鼎聯鋼鐵	扁鋼胚	4,385	82,526,270	1,060
	小鋼胚	2,159		950
	型鋼鋼胚	774		
燐隆企業	熱軋鋼捲	1,200	12,434,322	1,200
	熱軋鋼帶	1,100		1,100
燐興企業	棒線	600	7,821,673	600
	盤元	600		600
燐聯鋼鐵	熱軋鋼板	800	6,376,827	800
聯網重工	H型鋼	750	4,902,515	750
合 計			114,061,607	7,060

資料來源：交通銀行「籌建一貫作業鋼鐵廠投資計畫聯合貸款說明書」

表1-24 燐隆集團預估的資金來源與運用

單位：新台幣仟元

資金來源	金 額	百分比	資 金 運 用	金 額	百分比
銀行貸款	75,320,000	66.0	土地	10,650,000	9.3
自籌款	38,741,607	34.0	廠房	7,400,000	6.5
			機器設備	85,450,000	74.9
			建廠其他支出	1,000,000	0.9
			利息資本化	9,561,607	8.4
合計	114,061,607	100.0	合計	114,061,607	100.0

資料來源：交通銀行「籌建一貫作業鋼廠投資計畫聯合貸款說明書」

利息費用、其他原料、能源成本、直接與間接人工、管銷費用、以及龐大的設備、廠房貸款的財務負擔等成本，若把這些都加計上去，再拿1989年至1993年扁鋼胚與小鋼胚的平均售價（約為6,799元~6,915元）來比較，顯示燁隆集團若將一貫作業鋼鐵廠設在彰濱工業區時，其產品將失去成本競爭力，建廠投資案亦將不符合經濟效益。

然而，燁隆集團在廉價的土地成本（每坪3,521元）下，依主辦銀行聯貸案的交通銀行評估，聯鼎的內部投資報酬率（IRR）尚遠低於正常水準（一般為10%）（表1-25）。針對這個部份，交通銀行在聯貸說明書中的評語為：『由於本案行業特性，固定資產投資金額龐大，需賴長期經營以求回收，故僅銷售量達到全產能時，其內部投資報酬率才可望大於本案的平均利率（約6.9%）。惟若考量未來土地增值潛力及機器建物在本案借款還清後，尚可供繼續使用的效益下，其投資報酬率可大於本案以1995~2015年現金流量期間的估算值。』

表1-25 聯鼎的內部投資報酬率預估

項 目	銷售量達 全產能	銷售量達 全產能85%	銷售量達 全產能70%
包含土地成本	7.34%	5.04%	2.44%
未包含土地成本	8.86%	6.39%	3.62%

資料來源：交通銀行「籌建一貫作業鋼鐵廠投資計畫聯合貸款說明書」

由以上的說明可以看出，在正常的土地價格下，燁隆一貫作業鋼廠將不具經濟效益及可行性，而廉價的土地成本及土地開發增值潛力才是燁隆一貫作業鋼廠的最大考量及利基所在！

相較之下，國科會在開發台南科學園區時，不僅沒有自然生態的破壞，也沒有造成漁民生計威脅等社會問題，可以說是在兼顧國家經濟與社會和諧的情形下，以高品質的勞動力與高附加產值來促進地方的繁榮，因此，台南科學園區的規劃成了地方政府極力爭取的對象。相對於科學園區的開發，濱南工業區開發計畫在低廉的土地成本下，仍然無法達到基本的經濟（財務）效益要求。請問：國家資源分配的正義性與公平性何在？燁隆集團藉建廠投資案謀取鉅額土地增值利益的居心甚明，主政者豈可無『圖利燁隆集團而傷害民意』的戒慎心？

（三）開發工業港好處多 租金低又減免租稅

國內多家財團利用兩岸關係現階段的矛盾與政府急欲將企業根留台灣的心理，向政府提出開發工業專用港的申請，也要求政府能夠提供種種的優惠。事實上，多家財團所要求的優惠條件大都已獲經濟部同意，而其所獲取的龐大利益，卻已明顯影響政府獎勵投資政策及整體產業走向。有關政府對工業專用港所採取「獨」利財團的種種優惠措施及其影響包括：

1. 港區土地 淪為財團所有

依土地法第十四條第一款的規定，海岸一定限度內土地不得私有；土地法施行法第五條的規定，海岸一定限度內土地由縣市地政主管機關會同水利機關劃定。但到目前為止，

全台灣尚無一縣市依照法律劃定，使得現行法律形同具文。更嚴重的是，促進產業升級條例在八十四年的修訂中，竟排除了土地法的精神，將第三十條修訂為：工業專用港內土地，應為公有。但由民營事業投資興建之工業港，其與興辦工業人建廠用地相連且為經營所必需之專用碼頭或工業專用碼頭用地，得由各該興辦工業人租購。如此一來，港區土地將淪為財團所擁有，也就意味著私人將可以擁有自己的港口。

2. 土地租金 僅國有地一半

依照「民營事業投資開發工業區內工業專用港輔導及管理辦法」第十一條規定：港區內的土地，其年租金按公告地價年息百分之五計算；但依據「國營事業提供土地出租及設定地上權辦法」的規定：年租金以公告地價百分之十計算。一樣是國有土地，卻有不同的標準，為何工業專用港港區土地的租金非常低廉，只為一般國有土地租金的一半？

3. 廠區土地 價格超級低廉

1991年由經濟部主導的地價委員會，評定雲林麥寮六輕用地（海埔地）的地價為每公頃60萬元，總計857公頃，但未獲財政部國有財產局同意，經過一年多的時間，該土地仍未過戶，但公告現值已調高為2.8倍；因此，國有財產局乃將台塑繳交的土地價款退還給經濟部；然而經濟部為了促使六輕早日動工，於是計畫先取得財政部的同意，將雲林離島工業區內面積9,250公頃的國有土地，按總價16.8億（18.16萬元／公頃）由國有財產局整批售予經濟部，再由經濟部將六輕用地按原價轉售給台塑。如此廉價的廠區土地就位於寬約50公尺的港區土地（碼頭）後方，工業港營運後，這塊土地就

如同吸金的黑洞；如果，傳言中的工業港可望進一步變成國際商港，那麼龐大的廠區土地增值獲利將「富可敵國」！

4.財團建港 融資貸款優渥

依據「民營事業投資開發工業區內工業專用港輔導及管理辦法」，財團興建工業專用港時，其中的防波堤及航道浚挖工程費用，可全部以6.5%的低利率條件貸款取得，60%由經建會中長期資金提供，15%由開發基金提供，25%由工業區開發基金提供，而且又能享受6.5%的低利率。這些條件，實在是太優渥了。

5.兩大財團 需三十個碼頭

東帝士的原油進口量及成品油進出口量的規模都遠比中油還少，為何中油只需要台灣各港口六個碼頭，而東帝士卻需要高達十五個碼頭（表1-26）。另外，中鋼公司年吞吐量也比燁隆煉鋼廠來得多，為何中鋼只需要使用高雄港兩個碼頭，而濱南工業區的燁隆大煉鋼廠卻需要十五個碼頭，工業局是否有作過相關的評估？

另外，依據高雄港務局於1996年十月廿四日所發佈的新聞稿指出：高雄港各項營運業績逐年下滑，競爭力大不如前；高雄港務局也同時列出十大業務量衰退的原因，其中的一項就是「多港發展的作法，直接衝擊到高雄港的業務量」。如果台灣再允許各財團繼續發展個別所屬的工業專用港，則將使台灣西海岸主要港口遭受嚴重的衝擊，政府所提倡的亞太海運中心，根本就是海市蜃樓，遙不可及。另外在濱南工業專用港及麥寮工業專用港的環境說明書中，指出高雄港及

台中港的業務量及船席都已達到飽和，但實際情況並非如此，因此，工業專用港的大量開發直接衝擊到西海岸主要港口的營運，將是未來無法避免的危機。

表1-26 中油公司VS濱南工業區碼頭數比較

公 司	碼 頭 數
中油	高雄港：59、60、61、62號碼頭 台中港：N2號碼頭 基隆港：W33號碼頭 共計六個碼頭
濱南工業區	共三十個碼頭，東帝士與燁隆各十五個。

(四) 犧牲農漁民生存權 創造就業機會假象

台南縣沿海一帶現有漁民人數約一萬六千多人，農民約七千人，將來若能順利推動休閒農漁業的發展計畫，則可創造更多的就業機會。而濱南工業區最樂觀的估計，約可提供三萬五千個工作機會（其中，外籍勞工的數量不知佔多少？當地住民又能參與多少？），但由於濱南工業區所造成的空氣污染及水資源匱乏問題，除了將直接衝擊現有的經濟活動，驅逐今日台南沿海漁業每年超過30億元的產值，以及一萬六千個就業人口外，也可能危及嘉南平原上富饒的農業，影響到台南都會區的生活品質，使得漁民面臨轉業的危機，並去除休閒農漁業可以增加就業人口的機會。因此，濱南工業區所創造的三萬五千個工作機會，其實是拿「以農漁業作為發展基礎所衍生的一級及

三級產業的從業人口」作為交換，對整個地區的實質就業機會的總量並沒有增加。

針對濱南工業區開發單位所提出的「未來將可以輔導農漁民轉業」構想，我們認為：

1. 該區的農漁民具備嫻熟的農漁業生產養殖技術，這是一種長久累積下來的經驗，要他們轉行到工業區擔任操作員，無疑是降低技術層級，對人才及其特殊性格而言，顯然是一種侮辱。
2. 轉行所需付出的社會成本及其所損失的機會成本（農漁民專業素養所帶來的社會及經濟利益），絕非貨幣價值所能衡量與補償。
3. 將極具潛力的專業人才，轉業到一般性，且差異性不大的工作，對於未來台灣提昇國際競爭力，將是一種難以彌補的損失？

註：《犧牲農漁民生存權 創造就業機會假象》論述整理自台灣大學建築及城鄉發展基金會《台南縣沿海地區發展觀光休閒漁業規劃計畫--21世紀宣言：一個資源永續發展的新方向：臺灣台南沿海生態旅遊發展個案》